Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 663 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2016

In deze brief informeer ik u over de belangrijkste uitkomsten van de vijfde Landelijke OV en Spoortafel van 7 april 2016. Dit was de eerste landelijke tafel onder mijn voorzitterschap. Hierbij zag ik de grote betrokkenheid van zoveel partijen uit de OV en Sector om de deur-tot-deur reis te verbeteren.

Bij de opening van de tafel heb ik aangegeven dat de financiële middelen beperkt zijn en dat we ons daarnaast moeten voorbereiden op transities en nieuwe opgaven, zoals de toenemende druk op betaalbaarheid van het (regionale) OV of het ontstaan van nieuwe typen vervoer in stedelijk gebied en daarbuiten. Deze vragen om innovatieve en creatieve oplossingen en om een gezamenlijke aanpak over concessiegrenzen en verantwoordelijkheden heen. Juist daarvoor is het nationaal-strategisch gesprek aan de OV en Spoortafels van belang. De Evaluatie van de OV en Spoortafels onderstreept dat.

Uw Kamer heeft mij, naar aanleiding van de Herijking, gevraagd om extra middelen te zoeken voor ambities zoals Schiphol en Grensoverschrijdend Spoor (motie de Boer cs, Kamerstuk 34 300 A, nr. 26). Ik zal u daarover uiterlijk in juni, voorafgaand aan het AO MIRT van 23 juni informeren. Ook de uitkomsten van de nog lopende audit naar de benodigde budgetaanpassing bij het project Spoorzone Delft waarover ik u geïnformeerd heb (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 66) zal ik u voorafgaand aan het AO MIRT toezenden.

1. Sociale veiligheid

In overleg met uw Kamer heb ik afgelopen tijd prioriteit gegeven aan Sociale Veiligheid. In februari heb ik aangekondigd om een eenmalige financiële bijdrage van 10 miljoen euro aan extra maatregelen voor sociale veiligheid, met name gericht op de uitbreiding van flexibele veiligheidsteams bij NS. Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, zoals OV-personeel, is immers onacceptabel.

kst-29984-663
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Uitkomst van het gesprek aan de Landelijke Tafel is dat het belangrijk is om een gezamenlijke integrale aanpak voor het OV (hoofdrailnet en regionaal OV) op te stellen. Ik heb de verschillende partijen dan ook opgeroepen om hier (ook financieel) aan bij te dragen vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid. Onder leiding van het Ministerie van VenJ en IenM zullen de komende tijd verdere afspraken worden gemaakt. Doel is het gericht aansluiten van acties en maatregelen op (potentiële) daders, situaties en slachtoffers.

2. Nieuwe opgaven die vragen om innovatieve oplossingen

Aan de Landelijke Tafel is gesproken over een aantal opgaven op de lange termijn die vragen om een open, innovatieve en adaptieve houding.

Betaalbaarheid van het (regionale) OV

In het voorjaar van 2015 is aan de Landelijke Tafel afgesproken om gezamenlijk de betaalbaarheid van het (regionale) OV te onderzoeken. Dit naar aanleiding van een oproep van decentrale overheden dat de betaalbaarheid van het (regionale) OV onder druk staat. Afgelopen jaar is een gezamenlijke feitenbasis opgesteld die inzicht geeft in de ontwikkelingen in het vraag en aanbod en de kosten en opbrengsten in het regionaal OV. De eerste resultaten daarvan zijn aan de Landelijke Tafel gepresenteerd. Die laten zien dat op dit moment de kwaliteit van het OV nog goed geborgd kan worden en bezuinigingen zijn opgevangen. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat het kantelpunt is bereikt en dat de druk op de betaalbaarheid van het OV in de toekomst steeds groter zal worden.

In het overleg hebben wij gezamenlijk geconstateerd dat er gezocht moet worden naar innovatieve OV concepten. Dit zowel vanuit het perspectief van kosteneffectiviteit als vanuit de wens om de klant meer maatwerk te bieden. En daar zijn op dit moment ook al goede voorbeelden van zoals het uitgeven van meer flexibele concessies of het combineren van verschillende typen vervoer (doelgroepen). Aan de Landelijke Tafel is afgesproken om de feitenbasis verder te bespreken in het bestuurlijk overleg tussen Rijk en decentrale overheden en de uitkomsten mee te nemen in het traject Toekomstbeeld OV.

Toekomstbeeld OV

De ambitie van het Toekomstbeeld OV is om, vanuit het belang van de reiziger, te komen tot een gezamenlijke visie van overheden, vervoerders en infrabeheerder op het gehele OV-systeem in Nederland. De visie wordt opgesteld vanuit een ruimtelijk-economische invalshoek. De tijdshorizon is 2040 omdat zo buiten de bestaande kaders kan worden gedacht en omdat ontwikkelingen in het OV vaak lang duren. Vervolgens is het de bedoeling om vanuit dit lange termijnperspectief terug te redeneren naar het hier en nu en de transitie die dat vraagt.

Elke regio maakt in het kader van het programma een eigen uitwerking. Aan de hand van eerste inzichten van de Pilot Zuidelijke Randstad hebben we aan de Landelijke Tafel van gedachten gewisseld. Zo is gewisseld dat veel reizigers het OV gebruiken voor korte afstanden (regionale functie) en dat er spanning is met het gebruik van het OV voor langere afstanden. Ook is geconstateerd dat in, rond en tussen de steden (maar ook in de landelijke gebieden) nieuwe typen van vervoer ontstaan waarbij vervoerders, bedrijven en overheden de handen ineen zullen moeten slaan om dit daadwerkelijk tot stand te brengen. Dit vraagt bijvoorbeeld om een groter adaptatievermogen in het MIRT en Infrafonds.

Voor het vervolg van het programma hebben we afgesproken om de ruimtelijke economische invalshoek in Toekomstbeeld OV te versterken en aandacht te besteden aan het OV als duurzaam alternatief. Daarnaast zal er een antwoord geformuleerd moeten worden op de vraag welke rol de overheid speelt ten aanzien van de sociale functie van het OV. De landsdelen hebben zich gecommitteerd aan de aanpak. Tot slot is de oproep gedaan om nadrukkelijk de aansluiting te zoeken bij internationale (grensoverschrijdende) ontwikkelingen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door expliciet de verbinding te leggen met NS studies naar internationale verbindingen en door meer samenhang aan te brengen met belangrijke verbindingen voor het goederenvervoer.

Aankomend najaar zal aan de OV en Spoortafels, op basis van de analyses, de richting waarin we komende jaren het OV willen ontwikkelen nader worden besproken.

3. Evaluatie en instrumentarium

Tot slot hebben we aan de Landelijke Tafel gesproken over het functioneren van de tafels en het instrumentarium om verbetering in de deur-tot-deur reis aan te brengen.

Evaluatie OV en Spoortafels

Het eindrapport van Twynstra Gudde over de Evaluatie is besproken en vastgesteld en treft u als bijlage[1] bij deze brief. Wat daarin opvalt, is dat de verschillende partijen de toegevoegde waarde zien van de tafels en elkaar beter kunnen vinden. Ik zie een aantal concrete handvatten in de aanbevelingen om in de toekomst meer concrete resultaten te kunnen boeken. Afgesproken is om een overzicht te maken van alle overleggen in de OV sector (inclusief het NOVB) en te kijken waar de bestuurlijke drukte teruggedrongen kan worden. Er zal een jaaragenda worden opgesteld waarin personen- en het goederenvervoer alsmede spoor en OV onderwerpen evenwichtig aan bod komen. En de status van de OV en Spoortafels ten opzichte van andere gremia zoals het BO MIRT zal worden verhelderd. Er kan daarbij ook over onderwerpen worden besloten als dit de slagkracht van de tafels vergroot. Daarbij is het wel van belang dat besluiten worden genomen vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid en mandaat.

De Landelijke Tafel heeft opdracht gegeven om de aanbevelingen verder uit te werken zodat deze bij de OV en Spoortafels aankomend najaar geïmplementeerd kunnen worden. De Noordvleugel zal daarbij aankomend najaar experimenteren met het in elkaar schuiven van het BO MIRT en de Landsdelige OV en Spoortafel.

Dashboard deur-tot-deur

Met alle betrokken OV en Spoortafel partijen is onder aanvoering van NS in het afgelopen jaar gewerkt aan het dashboard deur-tot-deur aan dit belangrijke instrument van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Het dashboard richt zich primair op overstappen tussen de diverse vervoerconcessies in Nederland, omdat hier voor reizigers nog veel te verbeteren is. Het dashboard signaleert verbeterpunten. Om dit potentieel goed te benutten is een gedeelde ambitie en bestuurlijk commitment nodig.

---

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

We hebben aan de OV en Spoortafels de opzet van het dashboard deur tot deur vastgesteld en akkoord gegeven op de verdere implementatiefase. Daarbij zijn een aantal aandachtspunten meegegeven voor de verdere ontwikkeling van het dashboard waaronder aandacht voor grensoverschrijdende verbindingen en beschikbaarheid van data. Ook werd bepleit dat we de reis van deur-tot-deur soms met simpele lokale maatregelen kunnen verbeteren. Afgesproken is om te starten met de implementatiefase en het dashboard regelmatig te bespreken. Zo krijgen wij aan de tafels een breder beeld van de opgaven die worden ervaren door de reiziger van de deur-tot-deur reis. Ik heb de verschillende partijen gevraagd om een beperkte financiële bijdrage voor de doorontwikkeling van het dashboard in 2017 en 2018.

Monitor uitvoeringsagenda LTSA 2

Als bijlage bij deze brief ontvangt u de Monitor Uitvoeringsagenda LTSA 2[2]. Een groot deel van de acties uit deze monitor is inmiddels afgerond waardoor dit instrument weinig meer toevoegt. Ik zal u voortaan, middels deze brief, na elke voorjaarsronde van de OV en Spoortafels informeren over de voortgang.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

---

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.